



Das neue Paradies der Autotouristen. „Rond Point Swing“ an der neuangelegten Broadmoor-Cheyenne-Bergstraße in Colorado, nahe Colorado Springs

Praxis umsetzen, wird durch die Steigung beeinflusst. Die Übersetzungen sind bei den meisten Wagen so durchgebildet, daß sie bei drei Übersetzungen und voller Belastung mit dem direkten Gang Steigungen von 7 bis 9 Prozent, mit dem zweiten Gang solche von 16 bis 18 Prozent und alles was darüber ist, mit dem ersten Gang überwinden können, ohne daß die Tourenzahl abfällt. Wir bemerken hierzu, daß auf den Alpenstraßen Steigungen bis 27 Prozent, wie z. B. am Katschberg, vorkommen. Ein guter Wagen soll auch diese Steigung, wie angegeben, mit dem ersten Gang nehmen. Freilich findet man immer noch einzelne Wagen, die bei derartigen Steigungen versagen.

Erfolgt die Brennstoffzufuhr zum Vergaser nach dem Prinzip der Unterdruckförderung, so überzeuge man sich vor Beginn einer Reise durch alpines Gebiet davon, daß der an der Vorderseite des Armaturenbrettes befindliche Behälter hinreichend groß dimensioniert ist. Für einen Wagen von 3 bis 4 Liter Zylinderinhalt (entsprechend 12 bis 16 Steuer-PS) muß er mindestens 4 Liter fassen. Unterläßt man diese Vorsorge, so darf man sich nicht wundern, wenn dem Wagen gerade auf der steilsten Stelle die Puste ausgeht. Man hat dann übrigens auch für den Spott nicht zu sorgen, wie manchem Teilnehmer der letzten, internationalen Alpenfahrt im Jahre 1928 in Erinnerung sein wird.

Wir haben betont, daß die Steigung genommen werden soll, ohne daß die Tourenzahl abfällt. Wir betonen dies nochmal. Sinkt nämlich die Geschwindigkeit des Wagens, so sinkt auch die Drehzahl des Motors. Beim Sinken der Motordrehzahl sinkt wiederum die Tourenzahl des Flügelrades der Wasserpumpe. Dann wird das Kühlwasser weniger rasch umgewälzt. Auch der Ventilator läuft langsamer. Infolge der geringeren Fahrgeschwindigkeit wird der Fahrwind geringer, — alles Umstände, die verschiedene